Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8445**

18. Wahlperiode 10.05.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Krischer, Renate Künast, Harald Ebner, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Offene Fragen nach dem Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“

Im April 2016 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nach sieben Monaten des Bekanntwerdens des größten Dieselabgas-Skandals in der Geschichte den „Bericht der Untersuchungskommission Volkswagen“ der Öffentlichkeit vorgelegt. Doch auch nach Vorlage sind weiterhin unzählige Fragen nach Ansicht der Fragesteller für Verbraucherinnen und Verbraucher, Experten und Politik zur Aufklärung des Dieselabgas-Skandals offen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Aus welchen Gründen gehörten bislang „variierte Verfahren, wie vorliegend in dieser Felduntersuchung zur Entdeckung unzulässiger Abschalteinrichtungen durchgeführt“, nicht zum gesetzlich vorgesehenen Instrumentarium einer Genehmigungsbehörde?
2. Ist es dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) möglich gewesen, vor September 2015 ein Lastenheft für Prüfungen zu entwickeln und anzuwenden mit der Zielsetzung, unzulässige Abschalteinrichtunen zu erkennen, und wenn ja, warum ist eine solche Entwicklung und Anwendung nicht früher erfolgt?
3. Hatte das KBA die Möglichkeit, unzulässige Abschalteinrichtungen sowie Systematiken zur Prüfstands- und Zykluserkennung auf der Grundlage möglichst realitätsnaher Straßenfahrten zu erkennen, und wenn nein, warum bestand diese Möglichkeit nach Bekanntwerden der Vorwürfe gegenüber dem VW-Konzern?
4. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, wie viele in Deutschland typgenehmigte Diesel-Pkw auf Anlagen eines Herstellers durch die Technischen Dienste geprüft wurden, und wenn ja, um wie viele Typgenehmigungsverfahren handelt es sich?
5. Seit wann ist der Bundesregierung das Problem „Belagbildung im AGR-System“ und der Konflikt zwischen Motorschutz und Abgasnachbehandlung bekannt, und was hat sie diesbezüglich unternommen?
6. Welche Erkenntnisse über die praktischen Folgen für den Stickoxid-Ausstoß (NO_X) von Diesel-Pkw wegen des Konflikts zwischen Motorschutz und Abgasnachbehandlung hat die Bundesregierung seit dem Jahr 2007 gewonnen?

7. Wie beurteilt die Bundesregierung das Problem, dass Abgasnachbehandlungssysteme auf dem Markt üblich sind, die das Einhalten von Abgasemissionsgrenzwerten zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung praktisch ausschließen, weil andernfalls die Gefahr besteht, dass auch Schäden entstehen können, „welche unmittelbar den Ausfall des Motors zur Folge haben“?

8. Wie erklärt sich die Bundesregierung die massive NO_X-Erhöhung bei RDE-Tests beim untersuchten Audi A6 2.0 l Euro 6?

9. Welche konkreten Zweifel bestehen seitens der Bundesregierung hinsichtlich der Zulässigkeit der Abschalteinrichtung aus Motorschutzgründen beim untersuchten Audi A6 V6 3.0 l Euro 5?

10. Warum wurden bei der Untersuchung des Opel Zafira 1.6 l Euro 6 keine Angaben zu RDE-Messungen gemacht?

11. Welche Konsequenz zieht die Bundesregierung aus der Aussage im Untersuchungsbericht, dass die bis zu dreifache Überschreitung der Grenzwerte bei der Mercedes S-Klasse „nach Herstellererklärung nicht nachvollziehbar“ sei?

12. Warum hält die Bundesregierung es für plausibel, dass bei mehreren getesteten Fahrzeugen, wie z. B. beim BMW 216, die Überschreitung der Grenzwerte ausgerechnet durch Selbstreinigung des Partikelfilters verursacht sein soll, die aber nur alle paar hundert Kilometer aktiv wird?

13. Wie geht die Bundesregierung mit der Tatsache um, dass Chevrolet das Europageschäft und die Dieselentwicklung aufgegeben hat und eine Optimierung der Abgasnachbehandlung bei Chevrolet Cruze 2.0 l dadurch ausgeschlossen ist?

14. Welche umweltpolitische Bewertung trifft die Bundesregierung über das Problem, dass bei einigen Fahrzeugen der sog. Gruppe II bereits bei Messungen leicht außerhalb des gesetzlich vorgeschriebenen NEFZ stark erhöhte NO_X-Werte auftreten und die Hersteller den Einsatz von Abschalteinrichtungen mit Motorschutz begründen?

15. Welche zeitlichen Fristen setzt das KBA für die freiwilligen technischen Verbesserungen auch an in Betrieb befindlichen Fahrzeugen, welche Vorgaben hinsichtlich der Emissionsminderung macht es diesbezüglich, und welche Folgen treten ein, wenn die Verbesserungen nicht die gewünschte Wirksamkeit erzielen?

16. Welche Vorgaben macht das KBA dazu, wie und durch wen im Anschluss an die Reparaturmaßnahmen die Wirksamkeit der freiwilligen technischen Verbesserungen überprüft wird?

    Welche Folgewirkungen, z. B. auf Fahrleistung, Benzinverbrauch etc., werden hierbei überprüft?

17. Wie überprüft das KBA, wie viele der betroffenen Autos tatsächlich im Rahmen des freiwilligen Rückrufs durch die Hersteller umgerüstet wurden?

18. Wann und wie werden die betroffenen Verbraucherinnen und Verbraucher über den freiwilligen Rückruf und die vorgesehenen Reparaturmaßnahmen informiert?

19. Wird den betroffenen Verbraucherinnen und Verbrauchern für den Zeitraum der Reparaturmaßnahmen nach Kenntnis der Bundesregierung ein Ersatzwagen zur Verfügung gestellt?

20. Welche konkreten Gewährleistungsansprüche haben die betroffenen Verbraucherinnen und Verbraucher nach Einschätzung der Bundesregierung?

21. Welche Messungen (bitte unter Angabe des Datums, Modells und Ergebnis) gab es von Seiten der staatlichen Behörden nach Veröffentlichung des Untersuchungskommissionsberichts?

22. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass die Environmental Protection Agency (EPA) die illegale Motorsteuerung und Software zur Zykluserkennung bei bestimmten Diesel-Kraftfahrzeugen des VW-Konzerns nicht eigens nachgewiesen hat, etwa durch eine Überprüfung der Fahrzeugsoftware, sondern durch nachdrückliche Infragestellung bestimmter Abgasmesswerte VW gezwungen wurde, diese einzugestehen?

23. Aus welchen Gründen wurde den Technischen Diensten kein Prüfverfahren empfohlen, mit dem das Vorhandensein unzulässiger Abschalteinrichtungen ermittelt werden konnte, und gab es in der Bundesregierung bzw. zwischen Bundesregierung und Technischen Diensten im Zeitraum von 2007 bis 2015 hierüber Gespräche, falls ja, bitte nach Datum und Inhalt des Gesprächs aufschlüsseln?

Berlin, den 10. Mai 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333